Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2016–2017

31 305 **Mobiliteitsbeleid**

Nr. 216 **BRIEF VAN DE MINISTER VAN ECONOMISCHE ZAKEN**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 oktober 2016

Elektrisch vervoer is economisch gezien van groeiend belang voor Nederland. Hierbij informeer ik uw Kamer over hoe ik met het kabinet op een structurele manier bijdraag aan elektrisch vervoer, waarbij ik in het bijzonder zal ingaan op de laadinfrastructuur.

Met deze brief geef ik tevens invulling aan de motie Groot, Kamerstuk 32 800 nr. 37 en de motie Van Tongeren, Kamerstuk 31 209 nr. 188.

1. Elektrisch vervoer algemeen

1.1 Huidig instrumentarium kabinet op het terrein van elektrisch vervoer

Het kabinet draagt met verschillende instrumenten bij aan de ontwikkeling van elektrisch vervoer. In Autobrief II heeft het kabinet vastgesteld dat Europees bronbeleid[1] niet alleen het meest effectief, maar ook het meest efficiënt is om een reductie van CO_2-uitstoot op het terrein van de personenmobiliteit en de transitie naar emissievrij rijden vorm te geven. Europese normen geven de grootste milieuwinst per euro en dwingen autofabrikanten een groter aandeel van hun wagenpark te hybridiseren dan wel te elektrificeren.

Met de Wet uitwerking Autobrief II draagt ook het fiscale instrumentarium bij aan de transitie naar elektrisch rijden. Particulieren met een volledig elektrische auto profiteren van een vrijstelling in de belasting van personenauto's en motorrijwielen (BPM) en in de motorrijtuigenbelasting (MRB) tot en met 2020. Verder kennen Plug-In Hybride voertuigen (PHEV's), met het oog op de ontwikkeling van de tweedehandsmarkt, een stimulering in de MRB. Voor PHEV's met een CO_2-uitstoot van 1–50 gram per kilometer blijft het huidige halftarief in de MRB tot en met 2020 bestaan.

[1] Fabrikanten zijn door deze Europese regels verplicht relatief schone en zuinige auto's te produceren.

kst-31305-216
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2016

Het kabinet heeft verder het voorstel gedaan om met ingang van 1 januari 2017 een verlaagd tarief toe te passen in de energiebelasting op elektriciteit geleverd aan laadpalen met een zelfstandige aansluiting.[2] Dit zijn in de meeste gevallen openbare laadpalen.
Daarnaast ben ik in overleg met de TU Eindhoven en bedrijven om een meerjarig R&D innovatieprogramma elektrisch vervoer vorm te geven, op basis waarvan ik – door middel van de TKI-toeslag – over het bedrag dat bedrijven investeren nog 25% financiering kan voegen. Onderwerpen die hierbij aan bod kunnen komen betreffen vrachtvervoer en stadsdistributie, laadinfrastructuur en smart grids, nieuwe vormen van personenvervoer, de creatieve industrie en light electric vehicles.

In het wetsvoorstel Voortgang Energietransitie zal de rolafbakening tussen netbeheerders, netwerkbedrijven en marktpartijen duidelijker worden vastgelegd. De kern van deze afbakening is dat de activiteiten van netwerkbedrijven zich beperken tot infrastructurele activiteiten. Hieronder valt ook de aanleg van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen. In het wetsvoorstel wordt ook voorgesteld de grondslag voor experimenteermogelijkheden te verruimen, zodat met alle relevante aspecten rond hernieuwbare energie, energiebesparing, efficiënt gebruik van het systeem, nieuwe marktmodellen en tariefregulering geëxperimenteerd kan worden.
Ik streef ernaar dit wetsvoorstel dit najaar bij uw Kamer in te dienen. Ik zie de waarde van de flexibiliteit die elektrisch vervoer kan bieden door slim laden mogelijk te maken en consumenten meer invloed te geven over het moment van stroomafname. In de Energieagenda, die ik eind dit jaar aan uw Kamer zal aanbieden, ga ik hier nader op in.

1.2 Laadinfrastructuur

Omdat het aantal oplaadpunten en de locatie daarvan een belangrijke rol spelen bij de beslissing om een elektrische auto aan te schaffen en goed gebruik van deze auto te kunnen maken, heeft ook een passende laadinfrastructuur de aandacht van dit kabinet. Om de transitie te ondersteunen richting elektrisch vervoer in Nederland is immers een goed werkende laadinfrastructuur nodig, die aansluit bij de wensen van haar gebruikers.

Ik laat Ecofys en TU Eindhoven een aantal scenario's uitwerken om zicht te krijgen op de vraag welke laadinfrastructuur en marktstructuur nodig zal zijn om de ontwikkeling van elektrisch rijden te stimuleren. Dit onderzoek zal houvast bieden bij het bepalen van het beleid dat nodig is voor de komende jaren, met een doorkijk in de mogelijke ontwikkeling tot 2035. Ik kom nog dit jaar met een visie op de laadinfrastructuur, op basis van deze scenariostudie.

Ik heb met de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, decentrale overheden en marktpartijen op 9 juni 2015 de Green Deal «Publiek Toegankelijke Elektrische Laadinfrastructuur» gesloten. Deze heeft een looptijd van drie jaar. De rijksoverheid stelt voor de jaren 2015 t/m 2018 in totaal maximaal € 5,7 mln. beschikbaar voor de plaatsing van laadpalen, onder voorwaarde dat mede-overheden en private partijen mede financieren. Van deze mogelijkheid wordt goed gebruik gemaakt.

Het kabinet werkt nu aan de implementatie van de richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (PbEU 2014, L 307). Het doel van de richtlijn is marktwerking te bevorderen door

[2] Kamerstuk 34 545, nr. 2.

gemeenschappelijke technische specificaties voor deze infrastructuur in de Europese Unie ten uitvoer te leggen en hiermee de uitrol van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen te bevorderen. De richtlijn stelt verder eisen aan oplaad- en tankpunten voor onder andere LNG, CNG, waterstof en elektriciteit. In de richtlijn is bijvoorbeeld opgenomen dat ad hoc toegang tot laadpalen in de hele EU altijd mogelijk moet zijn. Dat betekent dat een berijder van een elektrische auto kan opladen zonder lid te hoeven worden van de specifieke aanbieder van de laadfunctionaliteit («roamen»).
Indien er niet met de eigen laadpas kan worden betaald, moet het mogelijk zijn om op een andere manier te betalen, bijvoorbeeld met een creditcard of een app op de telefoon. In Nederland kan dit, buiten Nederland is dit vaak nog niet mogelijk. Daarom zal ik in Europees en internationaal verband tevens pleiten voor het gebruik van Open ICT Protocollen.

1.3 Effectiviteit aanschafsubsidie en oplaadtegoed

Ik heb het PBL, CE Delft en Decisio gevraagd onder andere aan te geven wat de effectiviteit is van de door het Formule E-team (FET) voorgestelde subsidie-instrumenten en hoe de analyse van het buitenland eruit ziet[3].

De effecten van een aanschafsubsidie op de verkopen blijken volgens de onderzoeken onzeker. De eerste ervaringen hiermee in het binnen- en buitenland zijn tegenstrijdig. Bovendien bereiken dergelijke instrumenten een groot aantal ontvangers die zonder stimuleringsmaatregel ook een nieuwe of tweedehands elektrische auto zouden aanschaffen, namelijk zeker 60% voor een aanschafsubsidie en 90% voor een oplaadtegoed. Het is daarom niet efficiënt om over te gaan tot een aanschafsubsidie voor volledig elektrische auto's en evenmin over te gaan tot een oplaadtegoed voor gebruikte volledig elektrische auto's en gebruikte PHEV's.

Het kabinet komt de particuliere bezitter van een volledig elektrisch voertuig op dit moment al financieel tegemoet met de genoemde vrijstelling van de BPM en MRB tot en met 2020.

Uit het IBO CO_2 [4] blijkt bovendien dat het reduceren van CO_2-uitstoot via Europees bronbeleid vele malen kosteneffectiever is dan bijvoorbeeld het fiscaal stimuleren van nul-emissievoertuigen.

2. Vestigingsklimaat

2.1 Ambities van het kabinet op het terrein van modern industriebeleid

Het kabinet hecht waarde aan een goed, modern industriebeleid voor alle ondernemers. Dit beleid bestaat onder andere uit fiscale faciliteiten voor innovatie, waaronder de WBSO, maatregelen voor toegankelijke financiering (zoals de BMKB en GO) en regeldrukvermindering.

2.2 Ambities van het kabinet op het terrein van Schoon Vervoer

Het kabinet heeft uw Kamer op 10 juli 2015[5] geïnformeerd over haar ambities vanuit de duurzame brandstofvisie en de uitvoeringsagenda Mobiliteit en Transport. De hoofdboodschap uit de visie is dat voor

[3] Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl
[4] Interdepartementaal beleidsonderzoek (IBO) naar de kosteneffectiviteit van maatregelen voor klimaatdoelen met het oog op kosteneffectief beleid voor reductie van broeikasgassen. Kamerstuk 32 813, nr. 122.
[5] Kamerstuk 30 196, nr. 353.

segmenten waarvoor elektrisch rijden kansrijk is, wordt gewerkt aan een transitie naar elektrische aandrijving.

2.3 Schoon vervoer & Vestigingsklimaat

Vestigingsklimaat wordt gemonitord op basis van zeven belangrijke locatiefactoren: infrastructuur, arbeid, belasting, quality of life, governance, locatie en ligging en innovatie. Een aantal zijn meer algemeen van aard: quality of life en governance). Voor elektrisch vervoer zijn de meest relevante factoren infrastructuur, arbeid, belasting, locatie en ligging en innovatie. De acties op het terrein van infrastructuur en belasting heb ik hierboven geschetst. Hieronder ga ik in op de factoren arbeid, locatie en ligging.

2.3.1. Arbeid

Goed geschoold personeel en talentontwikkeling is belangrijk voor de ontwikkeling van elektrisch vervoer in Nederland. Daarvoor is onderwijs van groot belang. De TU Eindhoven biedt een bacheloropleiding aan met veel aandacht voor elektrisch en autonoom rijden. In de nationale wetenschapsagenda is de ontwikkeling naar schoon vervoer een thema. Ook MBO- en HBO-instellingen bieden inmiddels EV-opleidingen aan.

2.3.2. Locatie en ligging

De korte afstanden en dichtbevolkte Randstad maken Nederland bijzonder geschikt voor elektrisch rijden. De Nederlandse automotive sector is in Noord-Brabant geclusterd. De combinatie en verbinding met het Brainport cluster maakt dat die regio goed gesitueerd is om de ontwikkeling naar slim schoon vervoer – *smart e-mobility* – in Nederland te realiseren.

2.4 Een aantal voorbeelden van Nederland als interessante vestigingslocatie

Dat Nederland interessant is voor bedrijven, ook op het terrein van schoon vervoer, blijkt onder meer uit de volgende recente voorbeelden.

Tweede Teslafabriek voor Tilburg

Tesla heeft in Tilburg een tweede fabriek gebouwd voor de afbouw van zijn elektrische auto's voor de Europese markt. In Tilburg worden de auto's onder meer voorzien van de aandrijving en het batterijpakket. Met de tweede assemblagefabriek verdubbelt Tesla de productiecapaciteit van 225 naar 450 auto's per week.

Motorscooter Gogoro naar Amsterdam

Gogoro, leverancier van elektrische motorscooters, heeft aangekondigd in de eerste helft van 2016 zijn product in Amsterdam te lanceren. Hierbij gaat het bedrijf speciale wisselstations voor de verwisselbare accu's realiseren bij tankstations, speelgoedwinkels en restaurants.

BYD breidt Europees hoofdkantoor Rotterdam uit

BYD – Build Your Dreams – Chinese autofabrikant, heeft het aantal medewerkers voor haar Europese hoofdkantoor in Rotterdam in twee jaar tijd verdubbeld van 25 naar 50. Om de toekomstige groei te faciliteren wil het bedrijf in 2016 verhuizen naar een nieuwe locatie. Een aanvullende investering in een werkplaats is aangekondigd.

De Minister van Economische Zaken,
H.G.J. Kamp